

info DRIVE ジャマガジン

# Jamagazine

Japan Automobile

Manufacturers Association

JAMA vol.52  
2018  
[January]

月号

1

特集

「2018年自動車工業団体新春賀詞交歓会」レポート

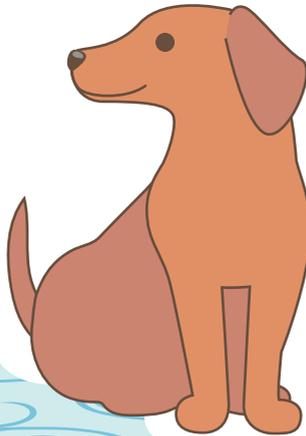
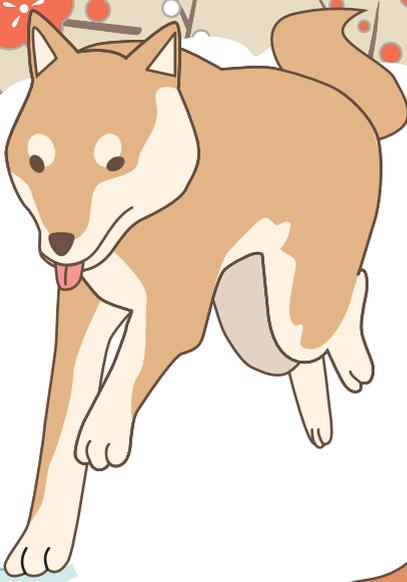
車両のカラーデザインコンテスト

「オートカラーアワード2017」

「TOKYO AUTO SALON 2018」開催

「LUMBEYOND

モビリティとエネルギーの融合



## JAMAGAZINE 2018年 1月号

発行日 平成30年1月26日  
発行人 一般社団法人 日本自動車工業会  
発行所 一般社団法人 日本自動車工業会  
〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館  
広報室・電話番号 03(5405)6119

© 禁断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



02

特集

## 「2018年 自動車工業団体 新春賀詞交歓会」レポート

08

グランプリ ヤマハのMT10、09、07が受賞

### 車両のカラーデザインコンテスト 「オートカラーアワード2017」

日本流行色協会主催

10

公募エッセー掲載

### クルマに救われた我が家の危機

12

### 世界最大級のカスタムカー祭典 「TOKYO AUTO SALON 2018」開催

15

コラム BEYOND

### モビリティとエネルギーの融合

野村総合研究所  
上級コンサルタント 金子 哲也氏

16

記者の窓

### 「車の選び方」 日刊自動車新聞社 浅井大樹

1 2 「2018年 自動車工業団体 新春賀詞交歓会」は1700人もの出席者であった。

3 主催団体である自動車工業4団体の幹部

4 「オートカラーアワード2017」の展示風景

5 国内最大規模で「TOKYO AUTO SALON 2018」開催



## 《特集》

# 「2018年 自動車工業団体 新春賀詞交歓会」レポート

日本自動車工業団体主催の「新春賀詞交歓会」には1700人もの政財界の関係者が都内のホテルに集い、新年を祝った。日本経済を牽引する自動車業界は大きな変革期を迎えながら、新たな課題への挑戦も打ち出している。

## 西川 廣人氏 日本自動車工業会 会長 《主催団体 挨拶》 進化・革新には競争の一方で、 協調が必要



るご努力にあらためて敬意を表わすとともに、出来る限り早くの批准、発効を期待しているところです。

今年の経済環境については、昨年12月に閣議決定した「生産性革命」と「人づくり革命」を両輪とする「新しい経済

対策パッケージ」をはじめ、経済政策により、経済の好循環がさらに拡大することを大いに期待している。また米国につい

ても昨年末成立した税制改革法が米国経済の活性化に寄与するものと考えており、堅調な事業環境が今年も続くと考えている。

自動車業界として、国内そしてグローバルそれぞれにおいて、直面する課題に精力的に取り組んでいきたいと考えています。国内市場の活性化という点では、何をおいても「税制改正」が課題です。来年度の税制改正では消費税率10%引き上げ時の対応、保有税の総合的な見直し等、極めて自動車業界にとりまして

も重要な局面を迎える。自工会として従来から主張している通り、車体課税の簡素化、低減に向けて関係の皆様と連携して、一丸となつて万全な体制で取り組んでいきたいと思っています。

一方、世界を見ると、自動車の進化や技術の革新が加速している。電動化の潮流、あるいは自動運転・AI等の技術革新は本年も引き続き、大きな進展があると見ている。

日本のモノづくり、そして日本経済の持続的成長のために、自動車業界が果たすべき役割は大きいと十分認識しており、その役割を果たすためには、先端技術の進化と普及で世界の業界をリードしていくことが非常に重要だと思ふ。この進化と革新を進める上で、各社における技術開発や個社間でのしのぎを削る競争が大きな原動力である一方、インフラ整備や先進的な交通ルール、システムの整備等、協調領域の取り組みが非常に大きな力になると考えている。この協調領域の取り組みですが、見方を変えますと、国、あるいは地域間での競争という面もござります。日本が自動車技術、ある

昨年を振り返ると、米国の全需が昨年までの水準を下回ってしまったものの、グローバルな事業環境としては比較的穏やかで順調な年であったと思う。また、国内市場に目を向けても、景気の底固さから堅調に推移し、比較的順調な年であったということが私の実感です。

年初、世界的な保護主義の台頭が懸念されたが、その中で昨年末には日本とEUの間で経済連携協定が妥結に至ったこと、また11カ国によるTPPが大筋合意に至ったことは自動車業界にとつて、また、日本の産業界にとつても非常に大きな意味を持つ前進であったと思う。これま

の政府関係者の皆様の多大な



いは自動車の市場としての先進性を揺るぎないものにしていくために、この協調領域での取り組みがさらに重要度を増していくと見ている。

東京オリンピック・パラリンピックが開催されます2020

世耕 弘成氏

経済産業大臣

《来賓 挨拶》

## 日本の自動車産業が しっかりと世界を引っ張る



株価が上がリ、幸先の良いスタートだ。自動車業界は2年ぶりに国内販売台数が500万台を超える動きであるなど、自工会にとって良い新年のスタートだと思う。

しかし一方で、大きな変化も起きている。国により、地域により、EVを最優先するような税制を入れていくという、EV化

年に向けて、世界に日本の先進性をアピールする大きなチャンスと考えており、自動車業界としても全体の取り組みを進めます。今年も着実に課題に対して取り組み、また将来への備えを進める年にしたいと考えています。

ら、しっかりと方向性を見定めていきたい。

を宣言するような国や地域が始めている。また、自動運転がよいよ新しいステージに入ろうとしている。またこれと関連して、カーシェアリングという、自動車「モノ」から「サービス」に変わるといふ取り組みを始めている業界も出てきている。日本の自動車産業がしっかりと世界を引っ張っていくと、我々の子どもの世代は豊かさを享受できないだろう。それぐらい、自動車は日本にとって非常に重要な産業であるという意識を持って、経済産業省としても、この自動車産業に関する政策を誤ることがないように、よく考えなが

日本の強みは、いざとなれば何だつて作れる点にある。EVでも、FCVでも、HVでも、立派なものを作るなど、二本打法ではなくて、多方面の作戦を組める点が日本の自動車産業の強みだろう。しっかりと国内自動車産業の特色を温存しながら、国として後押ししていきたい。また通商政策に関して、しっかりと前に進めていきたい。まず、日・EUのEPAは大筋合意に至った。7年の年月がかかるが、欧州向け自動車関税はゼロになると決まった。TPPも最終合意までもなくという段階にやってきている。アジア、太平洋にまたがるサプライチェーンを構築している自動車産業にとって、これもプラスになるだろう。また日米関係については、いわゆる昔の貿易摩擦のような関係にはならない。日米がともに利益を目指して、高いレベルの貿易ルールをどうやって世界に展開していくかが重要だ。こういう文脈で、安倍総理とトランプ大統領の信頼関係のもと、「貿易摩擦」ではなく「経済対話」とい

う形で、日米関係を前にしつかり進めていきたいので、期待をもつて見守ってほしい。

自動車産業に特に感謝したいのは、下請け取引に関する取り組みだ。アベノミクスのメリットを、地方にも中小企業にもまわしたいということで、下請け取引における様々な慣行を改めてもらい、是非下請け、それもサプライチェーンの末端にいる5次、6次の下請けにもメリットを感じられるようにしてもらいたいという御願いを各業界に出したところ、自動車産業が先導をきつて取り組んでくれた。結果、これにつられる形で、他業界が改善に取り組み始めた状態だ。感謝したい。

来年はいよいよ消費税が上がることに向けて、車体課税について抜本的な見直しを行っていかないといけない。しつかり取り組んでいきたい。

日本国民の豊かさの実現は、自動車産業の成功如何にかかっている。自動車産業の皆様には頑張ってもらい、国を豊かにして、日本経済を引っ張ってほしい。

## 産業界の皆様とともに、世界を先導していきたい

石井 啓一氏 国土交通大臣

《来賓 挨拶》



自動車分野では、100年に一度の大変革の時代になっている。

1つは、自動運転技術の進展、もう1つがクルマの電動化だ。国土交通省としては、あらゆる施策を通じて、産業界の皆様とともにこれらの動きに対応し、世界を先導していきたい。

まず自動運転については、昨年閣議決定された未来投資戦略において、2020年目途の高速度路におけるレベル3の自動運転の実現を始めとする目標の達成に向けて、業界が精力的に技術開発を進めている。国土交通省としても、省内に自動運転戦略本部を設置して、技術開発、実用化を促進するために、自動運転車両の安全基準の策定や、

道の駅を拠点とした自動運転サービス、トラックの隊列走行などの実証実験に取り組んでいる。

特に、安全基準については、わが国の優れた技術を世界に展開するために、国連における国際基準作りをリードするなど、業界と一体となって国際的な議論を牽引していきたい。

次にクルマの電動化については、昨年より相次いで欧州各国や中国において、電動化に向けた規制方針が進んでいる。わが国でも、「2030年にEV、FCVなど次世代自動車の新車販売に占める割合を50%、もしくは70%にする」との目標を掲げている。国土交通省としても、税制などの支援措置を通じて、次世代自動車の普及促進に努めたいので、協力してほしい。

2020年の東京オリンピック・パラリンピックまであと2年半ほどになったが、これを絶好の機会に、安全・環境に配慮した、

日本の先進的な自動車技術、クルマ社会を世界に示したい。

昨年は、新しいユニバーサルデザイン車両のタクシー販売がスタートした。2020年度までに、ユニバーサルデザインタクシーを含む福祉タクシーを約2万8000台導入することを目指して、官民連携して取り組んでいきたい。

また昨年からの交付をスタートした東京大会の図柄入りナンバープレートとの普及を図り、大会の開催機運を盛り上げていきたい。さらに本年10月頃からは、地方版の図柄入りナンバープレートの交付を開始して、走る広告塔として地域の魅力を発信し、地域振興につなげたい。

昨年相次いだ完成検査の問題については、これまでで世界で評価されてきた日本のモノづくりに対する信頼を揺るがしかねないものであり、あつてはならない。国土交通省としては、事故の再発防止の徹底とその根絶に取り組んでいくので、コンプライアンスの徹底を図ってほしい。

(平成30年1月5日 自動車工業団体新春賀詞交歓会の挨拶から抜粋)

# 2018年 自動車産業は100年に一度の大変革期を迎える

## 如何に乗り越えるかメーカー首脳の声

車部品工業会、日本自動車車体



工業会、日本自動車機械器具工業会の自動車工業団体は5日、都内で「平成30年自動車工業団体新春賀詞交歓会」を開催しました。世界経済が総じて堅調な中で迎えた2018年ですが、一方で世界の自動車産業は100年に一度と言われる大変革期を迎えています。

### ■賀詞交歓会は和らいだ雰囲気開幕

トランプ政権の発足を間近に控えた17年の新年の幕開けは、「ツイッター」で発信されるトランプ氏の発言から目が離せない中でスタートでした。今年は打って変って、世界的な株高というスタートになり、賀詞交歓会も和らいだ雰囲気の中で行われました。

堅調な経済情勢を背景に、メーカートップからは世界の景気見通しについて、「明るい」とする発言が相次ぎました。中でも好感されたのは、12月に成立

した米減税法です。法人税の大幅減税を柱とする同法により、新車市場にも好影響がもたらされるとの期待が高まっています。

### ■昨年、先進運転技術が牽引して国内500万台回復

国内市場は17年に2年ぶりに500万台レベルを回復しました。需要を後押ししているのは、先進運転支援技術です。自動ブレーキや誤発進防止などの機能が、代替えの促進や新規需要の掘り起こしにつながっています。

懸念されるのは19年10月に予定される消費税引き上げです。自動車業界は車体課税の抜本見直しと負担軽減を引き続き訴える方針です。賀詞交歓会に出席した世耕弘成経済産業大臣は、「車体課税の抜本的な見直しにしっかりと取り組む」と強調しました。

### ■多面的な対応が迫られる

世界の自動車産業では、100年に一度と言われる大変革がIT（情報技術）や電機業界を巻き込んで始まっています。今年は「自動運転」や「コネクテッドカー」（つながる車）に、「電動化」や「カーシェア」も加えた「CASE」（「コネクテッド・オートノマスドライブ・シェアリング・エレクトロニクス」というキーワードがトップからも聞かれました。自動車メーカーがより多面的な対応を迫られている状況となっています。



# 自動車メーカートップ／ 今年の抱負と景気の見通し

## 現場目線で確認



いすゞ自動車  
片山 正則社長

昨年は世界情勢の不透明さなどで身構えましたが、今年は株価も好調なスタートを切り、いい年になりそうな予感がします。タイやインドネシアなどの市場環境も好転しています。

事業環境が明るくなる中で、しっかりと販売を伸ばすことが課題だと考えています。国内も海外も新型車を軸に攻勢をかけていきます。技術面では年内に小型トラック「エルフ」の電気自動車（EV）でモニター投入を始めます。商用車には乗用車とは異なる価値観があります。たと

えEVでも機能で劣ってはならないと考えており、モニターリングを通じて物流企業と使い方を現場目線で確認していきます。

## スピード感をもって



スズキ  
鈴木 俊宏社長

為替など景気の全体像としては好調ですが、「CASE」（接続性・自動運転・共有・電動化）への取り組みや政治がどう動くかなど、様々な問題が絡んでいきます。インドも電気自動車と言われますが、いつハリケーンが来るとかはわかりません。変化にどれだけスムーズに対応できるかがポイントとなります。

従来の発想を変えてスピード感をもって取り組む必要がありますが、まだまだ弱いと考えます。般に閉じこもったり、既存の概念に寄っていたりするような時代ではありません。情報を共有して変化にどう動くか、全社を挙げて取り組んでいきます。

## 今年はいろいろな改革



ダイハツ工業  
奥平 総一郎社長

今年の景気は悪くないと見ています。天気に例えると晴れですが、今年はいろいろな「変革」が起きるだろうという意味で、晴れ時々雷といったところではないでしょうか。変革はチャンスでもあります。ダイハツとしては堅実に取り組んでいく方針です。20年までの商品化を目指している新しいプラットフォームの開発を進めています。まずは、これを確実に完成させることがダイハツとしての当面の課題と考えています。

## スピードとオープン



トヨタ自動車  
豊田 章男社長

今年のキーワードはスピードとオープンです。100年に1度の大変革期と言われる中で答えは簡単には見つからない。

やりながら考えるようになればいい。そして、自動車は広い裾野で支えられていますが、さらにいろいろなインダストリーとのオープンな関係が必要になってきます。

トヨタは電動化のフルラインメーカーです。昨年、電動化戦略を示しましたが、お客様や市場が求めるニーズをしっかりと満たしていけるようにフルラインで戦っていきます。国内市場については、保有がもつと回転し、電動化や自動運転が進む税制にしてほしいと思います。

## 今年のキーワード「挑む」



日野自動車  
下 義生社長

海外市場はインドネシアがインフラ整備需要などで好調に推移しています。米国も堅調です。国内はトラック需要が好調であり、需要が予想よりも長く続いています。一方でバスは需要が落ちてきているのが現状です。今年のキーワードは「挑む」としました。商用車も電動化や



コネクテッド技術などが求められており、仲間づくりを含めて新たなことにチャレンジしていきます。特にコネクテッド技術は商用車ビジネスとして重要であり、つなげる元年と考えています。海外はトータルサポートをしっかりと定着させる年と位置付けています。

### 足元と将来の仕込み



本田技研工業  
八郷 隆弘社長

今年も株価も上がって良い感じで年明けを迎えました。2018年のグローバルの景気動向を足元で見えていきますと、かなり堅調な方向で推移するものと今は思っています。今年の

ホンダの抱負については、足元はしっかりと各地域で販売をやっていくことと、将来に向けた仕込みをオープンイノベーションも含めてスピード感をもってやっていくことです。足元と将来の仕込みの両方に結果を残す1年にしたいと思えます。また今年、ホンダが展開する二輪車、四輪車、パワープロダクツの各事業でもっと連携し、(それぞれを)強化していくことに取り組んでいきます。

### 商品力を高める



マツダ  
小飼 雅道社長

マツダの今年の見通しは、天気で表すと曇りのち晴れと見えます。今年には年内に次世代商品の量産を開始する予定です。また昨年12月に国内で発売したばかりの新型車「CX-8」は初期受注が順調です。今年には年間を通して、販売を上積みしていくことが課題になります。グローバルで高い評価をいただいている「CX-5」は、10月に防府工場

(山口県防府市)でも生産を始め、供給能力を高めました。このほか、あらゆるモデルラインナップに対して安全・環境・動力性能の改良を加えていくことで、商品力を高めていきます。

### 安心と安全をお届け



三菱ふそうトラック・バス  
松永 和夫会長

昨年は三菱ふそうにとってこれからの大きな飛躍に向けた布石が打てた記念すべき年になりました。大型トラック「スーパーグレート」、大型観光バス「エアロクイーン/エアロエース」をフルモデルチェンジし、最新鋭の安全装備を搭載しました。さらに自動車メーカーとして初の電動トラックの発表を行いました。電気小型トラック「eCantier」を欧州、北米、日本のお客様にお届けしています。そして電気商用車に特化したブランド「EDFUSO」を立ち上げ、全ての車種での電動モデル投入方針を表明しました。2018年は、これら最新鋭

の技術を搭載した商品とサービスで、より一層の安心と安全をお客様と運転手の皆様にお届けできるよう社員一丸となり取り組んで参りたいと思っております。

### アフターサポート体制の拡充



UDトラックス  
村上 吉弘社長

昨年に全面改良した大型トラック「クオン」はお客様から大変好評を得ています。今年は本格的に登録に結び付けていきます。今年も一層の拡販に向けて全国でトラックターを含めた試乗会を開催し、お客様に直接触れて乗って頂く活動を地道に継続していく方針です。お客様の稼働率を最大限に維持するためにも、アフターサポートを万全の体制としていくことが重要です。そのためにも設備投資は継続して実施していくとともに、埼玉県川口市から上尾本社に移転した能力開発センターを活用して人材育成に注力していく考えです。

# グランプリ ヤマハのMT10、09、07が受賞



グランプリのMTシリーズは多くの人から注目が集まりました

## 車両のカラーデザインコンテスト 「オートカラーアワード 2017」

日本流行色協会主催



デザイン担当の安田、片平さんをはじめ、ヤマハ発動機の関係者も応援にかけつける

日本流行色協会(JAFCA、中藤正哉理事長は車両のカラーデザインコンテスト「オートカラーアワード2017」を昨年の12月15、16日に横浜美術館(横浜市西区)で開催しました。今回は四輪二輪から15モデルがノミネート。このうち、今年最も魅力的な車両のカラーデザインとして、ヤマハ発動機の「MT10」「MT09」「MT07」がグランプリに輝きました。二輪車を選ばれたのは初めてのことです。同協会では、表彰したカラーデザインの考え方や成果を他業界などとシェアする機会を創出することで、日本のカラーデザイン全体の向上を目指しています。

### ■最も魅力的なカラー

込んだ一般聴講による投票で決まります。

コンテストは車両のカラーデザインの企画力、形との調和を含む内外装すべてのカラーデザインの美しさを評価する顕彰制度として、1998年にスタートしました。当初は自動車を対象とした顕彰制度でしたが、2014年度を対象を「車両」に拡大したことで、二輪車のエンタリーもできるようになりました。「今年最も魅力的な車のカラーデザインは？」をテーマに、市場に影響を与えたかや車両のカラーデザインとして企画、発想が優れているか、新しい技術を効果的に採用しているか、インテリアアカラーとの調和などを基準にグランプリを選出しました。コンテストの審査は、デザイン有識者と協会の設立当初から活動している分科会の代表者、事前に申し

「四輪車がメインの日本市場で、二輪車の色合いの価値を評価してもらえました」と喜びを語っていました。

### ■2位川崎、3位トヨタ

2位には川崎重工業が「SHIRO GANE&WAZAMONO」と題して出品した「Ninja」(ニンジャ)H2」と「ニンジャH2R」が選ばれました。開発テーマは戦闘機の「飛燕」。



3位のLSは伝統工芸との組み合わせが評価されました



2位に選ばれたニンジャシリーズ



四輪もさまざまなカラーが出品されました

我々には挑戦でした

## グランプリのMTシリーズ担当 安田将啓さんと、片平憲男さんに聞く

MTシリーズのCMFを担当したヤマハ発動機デザイン本部プロダクトデザイン部の安田将啓さんとGKダイナミクス動態グラフィック部の片平憲男さんに話を聞きました

### — CMF開発経緯について

**安田** MTシリーズの開発コンセプトは『街中での走行をいかに楽しめるか』。現在の二輪車の開発現場において、いかにスピードが出せるかどうか軸足を置きがちですが、街中での頻繁なストップ&ゴーを想定し、低速域から高トルクを出せるようにしたユニークな商品です。街中でいかに目立たせるかをテーマにし、ユーザーに受け入れてもらえるぎりぎりのところを狙いました

**片平** 見た目のインパクトをどれだけ高められるかにこだわりました。そのため質感を捨てて、彩度を高めました。装飾性を可能な限りそぎ落とし、機能だけに特化したカラーは何かと考えたところ、グレーという選択肢がでてきました。黄色いホイールを目立たせるため、グレーに少し青みを加えて完成させました

**安田** MTシリーズは、ヤマハの販売構成比で5割を越える主力

グランプリを受賞した  
安田将啓さんと片平憲男さん



商品です。ユーザーから受け入れられるかどうかかわからないCMFを、主力商品で導入したことは我々にとって挑戦でした。通常、こうしたCMFを導入する際、一部のモデルのみでという場合がほとんどです

### — ホイールを黄色にするなど従来にないCMFで、社内調整に時間がかかったのでは

**安田** 商品コンセプトと、いかにこのCMFがふさわしいか、関係各所を回り、コンセンサスを取っていました。世の中に受け入れられるものを作るためには、何を軸に据えるかが重要です。そして結果で証明することが求められます。結果として国内を含む全世界で受け入れられました。ユーザーが期待するものは、ときに非常識なものかもしれませんが。今後もこうした試みを実行していきたいです

れを銀鏡塗装で再現し、伝統色のラムグリーンも強調しました。また、3位にはトヨタ自動車の「レクサスLS」が選出。レクサスのフラグシップであるLSは、伝統工芸と組み合わせることで匠による三つの世界観を創り出しています。

主催者挨拶として中藤理事長は「高い技術力と英知、感性による表現の場でした。デザイナーの個性や意思、プライドにあふれたプレゼンテーションを見せてもらいました。魂のこもったプロフェッショナルの仕事は人々に共鳴と共感を与えるものだと感じました」と振り返っていました。

### ■東京MSでシンポジウム

また、コンテストが今回20回目を迎えたことを記念して、昨秋の東京モーターショーでシンポジウムを開催しました。展示されたコンセプトカーのCMF(色、素材、加工)デザインについて、プレゼンテーションを行いました。カラーに込めた想いなどを14人のカラーデザイナーがそれぞれ説明。協会の担当者は「従来のコンセプトと違い、未来を意識した色であると好評でした」と手ごたえを感じていました。



日本自動車工業会は昨年、雑誌「公募ガイド」にて、「クルマに救われた我が家の危機」をテーマに、エッセーを一般公募しました。その結果、66通と多くの応募があり、厳正な選考の結果、優秀賞1編、佳作3編を選出しました。

見事優秀賞に輝いたのは、嶋田奈子さんのエッセーで、クルマが親子の絆を結びきっかけとなった心温まる内容でした。

JAMAGAZINEでは、今号と来月号で、入賞作品4編を紹介します。



## 「クルマに救われた我が家の危機」

### 「反抗期の救世主」

一般寄稿文・優秀賞（嶋田奈子さん）

私の反抗期は、大体小学6年生ごろから中学を卒業するまで続いた。特に父親との関係はひどいものだった。私は父を理解しようとは思わなかったし、歩み寄ろうなどとは考えもしなかった。怒鳴りあうこともしょっちゅうで、母や他の家族はさぞかし心配していただろう。今となれば、自分の態度には後悔の気持ちでいっぱいだし、

しかし、反抗期の私は父が大嫌いだった。どうすれば関わらずに過ごせるのかしか考えていなかった。会いたくなかったし、その姿を目に入れたくもなかった。

しかし、完全に接触がなくなることはなかった。なぜなら、田舎者だったから。住んでいた町が田舎だったがゆえに、移動を車に頼らざるを得なかった。もちろん子どもは運転などできないので、両親の車に同乗する以外ない。習

事があつたし、部活動もしていたので、送り迎えをしてもらう必要があつた。

父の車で送り迎えされる日々は、「バンツ！」乱暴に父の車に乗り込むと、「カチ。」無言でオーディオをつける。「ブシュ。」父が用意してくれていた飲み物も何の一言もなく飲み、「何でこんなものを買つてくるの」と、味が気に入らないと文句を言う。仕事の合間を縫って送り迎えをしてくれることに感謝するべきだったが、当時の私はそれができず、怒りの感情を持て余していた。

振り返ってみると、そんな状態でも車の中は父と私が唯一一緒にいる空間であつた。どんなに嫌いだと思つていても、父とはやはり家族であり繋がっていた。初めはそれが嫌で仕方なかったが、そんな私も反抗期が徐々に終わつていった。家の中では、気恥しくて相

変わらず離れていたが、車の中では当然一人きり。自然に、父の問いかけに反応するようになった。そしてポツポツと父との会話が増えていった。父の言葉に笑うようになつていった。いつしか苦痛で仕方ないはずの父と二人きりの車の中という空間が、居心地の良いものになつていった。

きっと車での時間がなければ、私は父と離れたままだつただろう。話すきっかけがつかめずに、ずると反抗期を引きずつて過ごしていたはずだ。車という空間が私と父を繋ぎ止めてくれたのだ。良い時も悪い時も父の存在を近くに感じる車の中だったから、徐々に私は素直になることができた。そして、父のありがたさを知ることができた。今でも父の車によく乗る。車の中は、なぜか父に対して正直になれる場所だ。



## 「クルマに救われた我が家の危機」 一般寄稿文・佳作（感王寺美智子さん）

「東京にいる限り、一生、免許は  
いらない」そう、思っていた。しか  
し、2011年、東日本大震災が起  
きた。「東北へ復興支援に行こう」  
夫が言い出し、2012年末から、  
気仙沼の仮設住宅で、暮らすこと  
となった。しかし、行つてから、は  
たと気づいたのだ。ここでは、車が  
なければ、ボランティア活動どころ  
か、日々の買い物すら不便だとい  
うことだ。

「トーチヨーの人、車ねば、気仙  
沼じゃ暮らせねえべ」住民の方々  
にも呆れ顔。

そして私は、51歳にして、自動車  
学校の門を叩くこととなった。情け  
ないことに、復興支援に来た私が、  
反対に、御苦労なされている住民の  
方々に、自動車学校まで、送迎して  
もらいながらだ。

「おかえり、がんばつてか？」

「かぼちゃ煮たの、食べれ」

クタクタになって、自動車学校か

ら帰ると、駐車場のベンチで、いつ  
も、おばちゃんたちが笑顔で迎えて  
くれた。

そして、やっと免許を手にしたそ  
の日。免許を抱きしめ、ウキウキと  
帰ると、私の空の駐車スペースに、  
ボンコツな軽自動車が、とまってい  
るではないか。

「おめでとう。アンタもこれで、  
気仙沼の人だっちゃー」

それは、会長さんの娘さんが乗っ  
ていた車だった。買い換えるから、  
譲ると言つたのだ。

「アンタが、一生懸命、自動車学  
校行く姿、おら達も元氣もらつただ  
よ」

51歳で、やっともらった免許の上  
に、青春のような嬉し涙が、ポタポ  
タと、落ちた。

それから5年、初マイカー「ボン  
子」は、私と共に、東北の被災地を  
奔走してくれた。

そして今年、お別れの時が来た。

気仙沼での経験を生かし、熊本へ行  
くことになったのだ。ボン子とお別  
れの朝、おばちゃん達が、一緒に、  
洗車してくれた。

「ボン子もアンタも、気仙沼の為  
に、よっやつてくれた。ありがとっ  
お疲れさま、さよなら、ボン子。

私は熊本で、また新しい車と出会  
うだろう。だけども、その車は、  
ボン子と、この仮設住宅の人達の思  
いを乗せて、熊本の被災地を奔走す  
ることである。



# 世界最大級のカスタムカー祭典 「TOKYO AUTO SALON 2018」開催 1月12～14日（千葉・幕張メッセ）

## 自動車メーカーは 9社が出展

近年では自動車メーカーの出展も活発になりました。コンセプトカーの紹介や新車発表を行うことも増えています。今回は「トヨタ自動車」「本田技研工業」「日産自動車」「マツダ」「スズキ」「スバル」「三菱自動車」「ダイハツ工業」「日野自動車」の9社が出展しました。アワードやシティユースにも最適なカスタマイズの提案が多く見られました。モータースポーツに関する発表も行われ、レースへの参戦車両やレーサーらによるトークイベントも開かれ、終日多くの人で溢れました。

また、カスタマイズの楽しさを訴求し、次のファンづくりにも各社力を注いでいます。以前は売れる車への提案を強めていたため、メーカー関係者は「車好きの心が徐々に離れてしまったように感じています」と振り返ります。

改めてカーカスタマイズやモータースポーツに取り組む姿を見てもらうことで、もつ二度車への関心を持つてもらおうと、次の世代に車の魅力を伝えていきます。このショーで並べられた多様なカスタムカーを見て、改めて車の良さを感じた人は多いのではないのでしょうか。

### ダイハツ工業

#### スポーツ、プレミアム アクティブの カテゴリで

ダイハツは、昨年に引き続き「もっと楽しく。もっと自分らしく。」をテーマに、「スポーツ」「プレミアム」「アクティブ」の三つのカテゴリでコンセプトカーを出展しました。

スポーツカテゴリは、「ブーン」や「トール カスタム」などをベースに、「BOON SPORTO Package」や「Mira e:S SPORZA Ver」といったダイハツホットハッチが目指した精悍さと上質感を表現しています。プレミアムは「ムーヴ キャンバス」や「タント カスタム」などを、高級感のあるカスタムスタイルとして提案しました。アクティブは、日常生活や仕事での使い勝手や機能性を各車の長を生かしながら、アクティブに遊べるクルマを表現しています。



ブーン  
スポーツパッケージ

### スバル

#### STIらしさを表現

スバルは、モータースポーツを統括するSTI（スバルテクニカルインターナショナル）と共同で、将来を具現化したコンセプトカー「SUBARU VIZIV PERFORMANCE STI CONCEPT」を出展しました。STIが30年に取り組んできたモータースポーツ活動やコンプリートカー開発などで培ったノウハウを込め、STIらしさを表現。走行安定性を高めるなど性能にも力を注ぎ、安心と愉しさを表現した1台として紹介しました。

また、STIのパフォーマンスパーツを装着したカスタマイズモデル「LEVORG STI Sport-STI Performance-」と「SUBARU BRZ STI Sport-STI Performance-」も参考出品しました。

SUBARU VIZIV



### スズキ

#### よりアクティブにウィンタースポーツを楽しむ

スズキは、4台の参考出品車を展示しました。ワゴンの広い室内空間とSUVの走破性を融合した新型「クロスビー」で、よりアクティブにウィンタースポーツを楽しむための「クロスビー ウィンターアドベンチャー」を紹介しました。また、新型「スペーシア」をベースにSUVのテイストを取り入れ、屋外のレジャーに出掛けることをイメージしたコンセプトモデル「スペーシア トールキャンパー」も並べました。

その他、趣味を満喫できるよう、荷台や室内に道具を機能的に収納できるようにした「キャリイ フィッシングギア」や、大型スポーツバイク「GSX-S1000 ABS」と同色で塗装し、スポーツイメージを強調した「スイフトスポーツ オートサロンバージョン」も出品しました。

クロスビー  
ウィンター  
アドベンチャー



## 日野自動車

「はたらく」を力強く表現

日野自動車は、「I AM THE PRO」を出展コンセプトとし、ブースで「はたらくトラック」と「はたらく人」を力強く表現しました。ブース壁面の「THE CONSTRUCTIVE WALL」では、内照式のカラーコーンで光の演出を施し、トラックの活躍する現場を描き出しました。

車は17年位フルモデルチェンジし、エクステリアとインテリアのデザインを一新した新型「日野プロフィア」と「日野レンジャー」を展示しました。どちらもグッドデザイン賞を受賞するなど、高い評価を得ている2台をプロ仕様にカスタマイズし、一段とグレードアップさせました。

また、日野プロフィアに、グラフィックアーティストがライブペインティングも行われました。

新型「日野プロフィア」ウイングバン



## 日産自動車

カスタマイズした電気自動車「リーフ」展示

日産自動車は、同社カスタマイズの柱「グランドツーリング」のエッセンスを加えた電気自動車「リーフ」や「NV350 CARAVAN」、「X-TRAIL」のコンセプトモデルを展示しました。

また、2016年にアメリカで発売したモデルをベースとした「フェアレディ Z Heritage Edition」を参考出品しました。また、「エルグランド」の特別仕様車、アウトドアバージョンの「NOTE e-POWER R-C-Gear」を展示しました。また、新たにプレミアムスポーツブランドとして投入予定の「オーテック」のコンセプトモデルや、「GT 500 MOTUL AUT ECH GT-R」のレーシングカーの展示なども実施しました。



フェアレディ Z Heritage Edition

## トヨタ自動車

「Meister's Workshop」をテーマに

トヨタ自動車は、「Meister's Workshop」をテーマに展示し、モータースポーツへの挑戦から生まれた数々の車を並べました。また、カスタマイズの楽しさを訴求し、車の魅力を伝えました。

展示車両は、「ヤリスWRC」や「TS050 HYBRID」などのモータースポーツ参戦車両に加えて、市販車の「86GR」や、国内150台限定販売の「ヴィッツ GRMN」を並べました。

また、モータースポーツ活動で培ってきた技術のフィードバックの形として「WECへの参戦活動が生かされたコンセプトカー（GRスーパースポーツコンセプト）」を公開したほか、5月に開催のニルブルクリンク24時間耐久レースへの参戦車両も披露しました。



GRスーパースポーツコンセプト

## 三菱自動車

「エクリプス クロス」のカスタムモデル

三菱自動車は、ブランドメッセージの「Drive your Ambition」をブーステーマにしました。今春発売予定の「エクリプス クロス」のスタイリッシュさを高めた「PREMIUM SPORTS Concept」と、SUVとしてのダイナミックさを引き出した「FIELD ATHLETE Concept」の2台のカスタムモデルに加え、東京モーターショーで出品した「エクリプス クロス」も紹介しました。

また、カーボン柄を部分的にあしらったフロントなどを装着したプラグインハイブリッドEV（電気自動車）「アウトランダーPHEV PREMIUM SPORTS Concept」や、オフローダー用品装備のミニバン「デリカD:5 ACTIVE GEAR」も展示しました。

エクリプス クロス  
FIELD  
ATHLETE  
Concept



## マツダ

「走る歓び」を提供

マツダは「Be a driver. Experience ~マツダの新しいチャレンジが始まる~」をテーマに、「走る歓び」に溢れたカーライフの提供を目指しました。

最新車両として、3列シートクロスオーバーSUVの新型「CX-8」を展示したほか、「マツダ ロードスター特別仕様車 RED TOP」や「CX-5」、「CX-3」、「ロードスターRF」、「ロードスターNR-A」の各車種のカスタマイズカーを紹介し、カーライフの楽しさを提案しました。

また、8月の「オートモビルカウンシル2017」で発表した、初代「ロードスター」（NA型）のレストアサービスについて、担当者が説明する場を設けました。加えてレストア作業中車両のホワイトボディも展示しました。



ロードスター特別仕様車 RED TOP

## 本田技研工業

インディ優勝マシン「Dallara DW12」展示

本田技研工業は、四輪車や二輪車、モータースポーツ競技車両を出展し、カスタマイズの可能性を提案するとともに、モビリティの楽しさやモータースポーツの魅力を伝えました。

東京モーターショーで先行公開した来春発売予定の「CR-V」や、来春マイナーモデルチェンジ予定の「JADE RS」をベースにしたコンセプトモデルに加え、乗り心地を追求したコンパクトカーブランド「Modulo X」シリーズとして、12月に発表した「FREED Modulo X」や「N-ONE RS」などの新型モデルも展示しました。

モータースポーツ競技車両は、佐藤琢磨選手が「インディアナポリス500」というレースで日本人初優勝を遂げたマシン「Dallara DW12」や、7月に販売開始した「NSX GT3」なども展示しました。

CR-V CUSTOM  
Concept



## 来場者は4年連続で30万人を突破！

3日間とも冬晴れの好天に恵まれた。外は寒かったが、会場内は熱気に包まれていた



「TOKYO AUTO SALON 2018」は1月12日から3日間の会期を終え、閉幕した。会場の幕張メッセ(千葉市)には来場者が3日間合計で31万9030人詰めかけた。前回比では1.7%減と僅かに下回ったものの、2015年の開催から4年連続で30万人を超える動員を記録。新年を彩る国内最大規模のカスタムカーショーとして定着している。今回の出展規模は出展者が前回比3.5%減の442社、出展車両台数が同3.5%増の880台、ブース総数が同0.6%増の4348小間と堂々たるカーエンターテインメントショーである。



オープニングセレモニーのテープカット／左から千葉県商工労働部長の吉田和彦氏、千葉副市長の神谷俊一氏、自工会理事・事務局長の矢野義博氏、日本自動車連盟広報部長の酒井明夫氏、日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会会長の舘信秀氏、三栄書房社長の鈴木賢志氏、東京オートサロン実行委員長の加藤裕明氏



## モビリティとエネルギーの融合

何度目かの電気自動車（以下、EV）のブームが来ていると感じている。ここで言うEVとは、充電プラグがついている車のことだ。

■これからは  
充電電が可能に

2010年前後にもブームがあり、当時の私は国プロジェクトで数多くのEV活用実証実験に参加していた。当時思ったことは、EVが一般的に利用されるようになるにはまだ時間がかかるということであった。また、その当時、仕事でお付き合いした方で、充電プラグを通じて車と電力グリッドとが繋がることで、「電気をEVの動力源だけに使うのではなく、EVの蓄電池を使った色々な電力サービスができる」と言っている人がいた。まさに今流行のVPP（Virtual Power Plant）だ。当時の私は、「確かに理想的にはそうかもしれないが、車1台の電池容量や出力はたかが知れているし、そもそも、車を移動のために使わないで電力サービスに使うのは本末転倒ではないか。第一に、いつ車を使うか見当が

つかないのでサービスレベルを担保できないのではないか」と思ったものだ。それから約10年、EVの性能進

化に加え、IoT/AIが群制御してIoT満載のEVをAIが群制御して充電電を行うのは十分にありうる世界だと私自身が確信するようになった。

■モビリティが変化する

そのAI/IOTがもたらす別の影響として、モビリティの変化がある。所謂、自動運転やシェアリングが発達すると、従来、プライベートなモビリティである車が公共交通的なモビリティとして存在感が増してくる。

自動車メーカーの方から、「消費者は車を買わなくなるのか？」という質問を受けることがある。高級車は別として、ポイントトゥポイントの移動で便利な車を、これまでは自分で買わないと使うことができなかったからこそ買うのであつて、買わずに安価に自由に使えるのであれば、「買う」行為そのものがなくなるのは自明である。

さらに、もう1つ重要な変化として、再エネの大量導入時代を迎えることがある。再エネは政策的に優遇される電源として、今後よりその普

及が進む見込みである。ただし、太陽光、風力は発電するタイミングが天気任せとなるため、発電された電力を有効に活用するためには、大量の蓄電が必要となってくる。EVにはその大きな吸収・調整源としてのポテンシャルがある。再エネ大量導入時代にEVが普及していくことは偶然ではないと思われる。

■エネルギーと経営、  
事業が切り離せない

自動車メーカーにとってもエネルギーの位置づけは大きく変わってくる。今後は、あらゆる段階のCO<sub>2</sub>削減が求められる、また、シェアリングで車の保有台数が減る一方で、一台当たりのエネルギー消費量が増える。つまり、これからはエネルギーも含めて経営や事業を考えていかなければ立ち行かない時代となってくる。

この、EVと電力グリッドのインタラクション、さらには、モビリティの変化と再エネ導入が重なり、様々なビジネスの垣根がなくなる。一方で、新しいビジネスが産まれ新旧企業を交えた大競争時代へ突入する。言うまでもなく、自動車業界もその大競争に巻き込まれていくことになる。

**profile** 野村総合研究所プリンシパル。専門分野は自動車およびエネルギー分野のコンサルティング、スマートグリッド等の実証支援。東京工業大学大学院原子炉工学研究所修士。元自動車技術会 次世代自動車エネルギー委員会委員。近年の論文・著書「水素ネットワークの夜明け(2015 NRI知的資産創造 共著)」「燃料電池自動車のポテンシャルと導入シナリオ(2014 シーエムシー出版)」「進化する電力システム(2012 東洋経済新報社 共著)」東京都出身、1969年生まれ。



日刊自動車新聞社

あさ い だいじゅ  
浅井 大樹

## 車の選び方……………

④車を購入する際、どのような基準で選びますか？

④車体タイプや大きさ、装備、使い勝手、性能、デザイン、色、ブランドイメージなど、条件は様々です。今だと安全装備と燃費も外せないでしょうか。そして何よりも大事なのが価格。いくら欲しくても1千万円の車なんて、おいそれとは買えませんし。

④車というのはオーナーのセンスや価値観に加えて、地位や生活水準などをわかりやすく表現するツールだと思います。例えば高級輸入車に乗っていると、ご近所さんの目が気になる一方で、ホテルなどでの扱い方が違います。逆に可愛い小型車に乗っていると、大きな車に意地悪されることも。ナンバーによっても扱いが変わります。良い悪いはさておき、昔ほどではないにせよ「路上のヒエラルキー」というのは確実に存在します。

④そういう意味では、車とは古い価値観が残った製品なんだと改めて感じます。若者の車離れと言われますが、新しい価値観を持った若者が車に興味を抱かないというのもなく腑に落ちます。さらに運転はリスクの塊であり、リスクヘッジ嗜好が強い若者が車に興味がないのはむしろ当たり前なのかもしれません。

④自分はこれまでメーカーや国籍を問わず様々な車を乗り継いできましたが、車選びの転換点となったのがカーシェアでした。レンタカー担当だった当時、カーシェアが急速に普及。自宅のそばにカーシェアが配備されたこともあり、「使ってみないとわからんな」と思い切って車を手放してみました。

④よく利用したのが自宅や会社の近所やターミナル駅周辺の車。週末利用のほか、電車で行くには不便なラーメン屋への足などにも活躍しました。月1千km程度利用したので、割とヘビーユーザーの部類だと思います。車種も様々で、小型車からミニバン、輸入車、EVまで、用途や気分に合わせて使い分けることが可能です。

④いつでもどこでも気軽に利用できるカーシェアですが、最大の発見はランニングコストでした。使い方にもよりますが、月1千km利用で月額3～5万円。車の所有に必要な車両価格や税金、駐車場、燃料、車検などの費用を考えると、カーシェアの安さが光ります。

④半年ほどカーシェア生活を送った後、再び車を購入しました。でもカーシェアのコスパを知っている身ですから、普通に車を買うことがどうにも高く感じます。

④色々考えて行き着いたのが、現在のポンコツカーライフ。ネットオークションなどで激安車を購入しています。車を選ぶ楽しさは不変なのに、色々割切り切れるのでトータルコストをぐっと抑えられます。歳とともにヒエラルキーも気にならなくなったことも一因でしょうか。すでに3台購入しましたが「車の魅力は金額じゃないぞ」そう思える車が世の中にはたくさん存在することを発見しました。

④唯一の気掛かりは、自工会に全く貢献していないことでしょうか。車体課税など負担軽減が実現すれば、車に使うお金も増やすかもしれませんね。🚗

# クルマの先進安全装備は、 あなたの安全運転で完成します。

先進安全技術を  
備えたクルマが  
増えています。



クルマの先進安全装備は、安全運転を支援するシステムです。  
機能には限界がありますので、過信せず取扱説明書等でご確認ください。

#### 衝突被害軽減ブレーキ



クルマが障害物を感知して、警告やブレーキの補助操作を行います。

#### 定速走行・車間距離制御装置



設定車速内で前方のクルマとの車間距離を保ちながら適速走行して運転をサポートします。

#### 車線逸脱警告



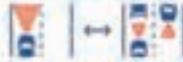
道路上の車線を検知して、車線をはみ出しそうになった時、警告音等を発して正しい位置に戻ることを促します。

#### 後側方接近車両警告



死角になる斜め後方のクルマを検知し、危険を知らせます。

#### 自動切替型前照灯



後向き走行時にセンサーが周囲の明るさや、先行車・対向車の有無を検知し、ハイビームとロービームを自動で切り替えます。

#### ペダル踏み間違い時加速抑制装置



前方(及び後方)の壁や車両を検知した状態で誤ってアクセルを踏み込んだ際、急加速を防止します。



衝突被害軽減ブレーキ等を備えた「安全運転サポート車（サポカー）」の普及・啓発に取り組んでいます。

**JAMA** 一般社団法人 日本自動車工業会  
(Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.)  
 〒105-0012 東京都港区芝大門 1-1-30 日本自動車会館  
<http://www.anzen-untten.com>

# JAMA

一般社団法人 日本自動車工業会